

Auf ein Wort

Das Machbare fest im Blick



Unlängst hat die Flughafen Dortmund GmbH die Entwicklungsperspektiven 2020 für den

Airport samt der notwendigen Gutachten vorgelegt. Die Ergebnisse zeigen, dass nicht alles Wünschenswerte auch kurzfristig zu realisieren ist – zumindest mit Blick auf die Kosten.

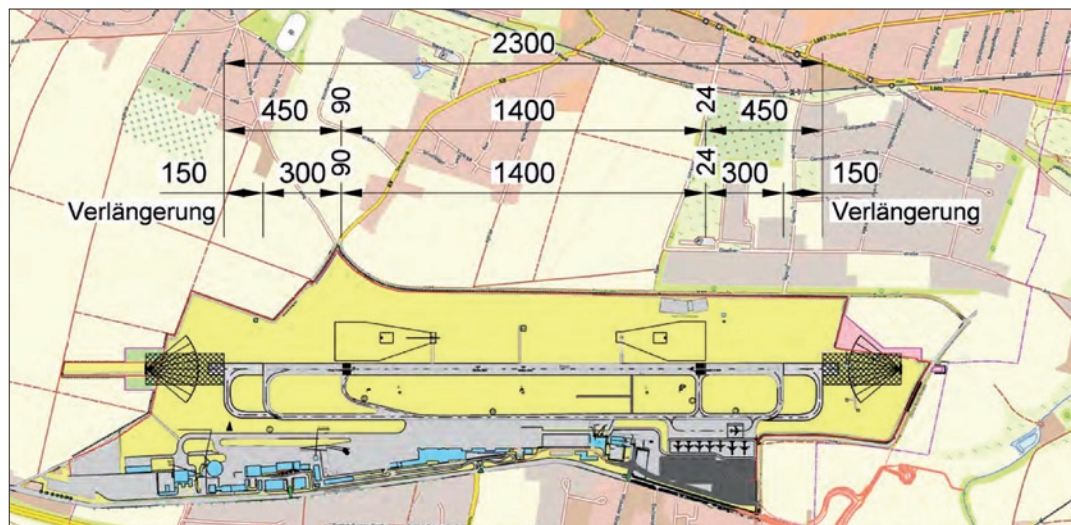
Dennoch halten wir an den ursprünglichen Zielen fest. Schließlich hat der Dortmund Airport einen klar umrissenen Auftrag: den Menschen in der Region bedarfsgerechte Flugverbindungen anzubieten.

Wir haben lange und intensiv diskutiert und schlagen unseren Gremien und Eigentümern vor, das notwendige Wachstum mit Augenmaß zu betreiben. Das bedeutet einerseits, dass wir eine schnelle, marktgerechte und kostenverträgliche Lösung anstreben – den Entwicklungsschritt 2010. Das heißt aber auch: Der Dortmund Airport setzt sich für die Interessen der Menschen ein, die in der Region leben und arbeiten.

Manfred Kossack
- Geschäftsführer -

Entwicklungsschritt 2010 reduziert deutlich die Kosten

Vorgelegte Pläne verbessern Wettbewerbsfähigkeit



Der Entwicklungsschritt 2010 sieht die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 Meter sowie die Erweiterung der Betriebszeiten vor. Die Planungsoption soll schnell realisiert werden.

Der Dortmund Airport hat im April seine Gutachtenergebnisse zu den Entwicklungsperspektiven 2020 präsentiert. Nur ein umfassender Ausbau sichert die Wettbewerbsfähigkeit – allerdings verbunden mit hohen Kosten. Der Flughafen beschränkt sich daher auf eine wirtschaftlichere Lösung – den Entwicklungsschritt 2010.

Die aktuelle Entwicklung auf dem Luftverkehrsmarkt bestätigt die Prognosen aus dem Frühjahr: Der Ausbau der Start- und Landebahn auf 2.800 Meter sowie die Erweiterung der Betriebszeiten wären bereits heute der Idealzustand. Aufgrund der hohen Kosten dieser Planung gab die

Flughafen Dortmund GmbH weitere Untersuchungen in Auftrag.

Planungen senken Kosten und erhöhen Marktchancen

Ergebnis: Der Entwicklungsschritt 2010. Um die Wettbewerbssituation des Airports zu verbessern, sieht er die Verlängerung der Start- und Landebahn um insgesamt 300 auf 2.300 Meter sowie die Erweiterung der Betriebszeiten bis 23 Uhr und eine Verspätungsregelung bis 24 Uhr vor – ein Investitionsvolumen von 37 Millionen Euro. Zur Erinnerung: Die im Frühjahr untersuchten Entwicklungsperspektiven 2020 hätten zusammen mit Infrastrukturmaßnahmen Kosten in Höhe von 132 Mil-

lionen Euro verursacht. Trotzdem wird der Flughafen die mit den Entwicklungsperspektiven 2020 festgelegten Ziele nicht aufgeben. Nur so kann die Marktposition des Airports langfristig gestärkt und den Bedürfnissen der Kunden Rechnung getragen werden.

Entwicklungsschritt 2010 schnell voran bringen

Der zeitliche Fahrplan sieht vor, die Planungen Ende August dem Aufsichtsrat vorzustellen. Bevor ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann, sind umfangreiche Vorbereitungen erforderlich. Die Fachgutachten müssen beispielsweise aktualisiert werden.

Verlängerung der Start- und Landebahn auf insgesamt 2.300 Meter

Airlines können Flugzeuge wirtschaftlicher einsetzen



Der Dortmund Airport aus der Vogelperspektive: Im hinteren Bereich ist die Start- und Landebahn zu erkennen, die im Entwicklungsschritt 2010 um insgesamt 300 Meter verlängert werden soll.

Aus Sicht der technischen Gutachter kann der Entwicklungsschritt 2010 auf den Weg gebracht werden. Ein Ausschlusskriterium ist nicht in Sicht. Auch die Erschließung wird keinerlei Probleme bereiten.

Die Achillesferse des Dortmunder Airport im Markt ist neben den Betriebszeiten die Start- und Landebahn: Mit nur 2.000 Metern ist sie die kürzeste aller NRW-Flughäfen. Bereits für die heute verkehrenden Flugzeugtypen reichen Start- und Landestrecke kaum aus.

Bessere Auslastung der Flugzeuge angestrebt

Insbesondere die im europäischen Mittelstreckenverkehr typischerweise operierenden Flugzeuge Boeing 737 und Airbus A320 können nicht ohne Einschränkung verkehren. Die Verlängerung der Start- und Landebahn ist aus Sicht der Verkehrsplaner unerlässlich, damit das vorhandene Fluggerät effizient eingesetzt werden kann. Je nach Ziel können sechs bis sieben Tonnen mehr pro Flug transportiert werden. Die Reichweite der Flugzeuge erhöht sich je nach Flugzeugtyp und

Motorisierung auf rund 3.150 Kilometer (1.700 Nautische Meilen). Dadurch können Flugzeuge wirtschaftlicher eingesetzt werden. Durch den größeren Einsatzradius sind die klassischen Mittelmeerziele von Dortmund aus gut erreichbar.

Fluggesellschaften leiden unter Einschränkungen

Die Planer sehen aber noch Raum für weitere Verbesserungen: Die Erdverlegung der westlich des Flughafens gelegenen Hochspannungsleitungen würde die Startbedingungen in Richtung Westen

weiter verbessern. Ein weitgehend beschränkungsfreier Betrieb ist in den Augen der beauftragten Gutachter aber erst dann erreichbar, wenn die ursprünglich geplante Verlängerung auf insgesamt 2.800 Meter realisiert wird.

Erbewegungen im überschaubaren Rahmen

Aus bautechnischer Sicht bestehen hinsichtlich der vorgestellten Pläne keine Bedenken. Für die Verlängerung der Start- und Landebahn sind unter anderem umfangreiche Erdbewegungen erforderlich. Da das Gelände ein Gefälle von Westen nach Osten aufweist, muss entweder Erde abgetragen oder aufgeschüttet werden. Die Entwässerungssituation stellt in Bezug auf den Entwicklungsschritt 2010 kein Problem dar: Die durch die Planungsmaßnahme zusätzlich abzuleitenden Wassermengen werden in das Kanalsystem der Stadt Dortmund abgeleitet. Das flughafeninterne Kanalnetz ist lediglich zu ergänzen.

Erreichbarkeit des Airports soll verbessert werden

Im Umfeld des Dortmunder Flughafen planen Bund und das Land Nordrhein-Westfalen mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Die aus dem künftigen Fluggastaufkommen resultierenden Verkehre sind bei den Straßenplanungen für den Individualverkehr bereits berücksichtigt: Der sechsstreifige Ausbau der Autobahn A40/B1 mit neuer Anschlussstelle im Osten soll für Entlastung der Verkehrssituation sorgen. Auch der öffentliche Nahverkehr soll gestärkt werden. So wird im südlichen Bereich des Flughafens Platz für ein Gleis von Holzwickede kommend freigehalten.

Das neue Fluglärmenschutzgesetz gilt auch für den Entwicklungsschritt 2010. Wird die Verlängerung der Start- und Landebahn realisiert, verändert sich die Lärmkulisse kaum. Durch strengere gesetzliche Bewertungsmaßstäbe profitieren aber mehr Menschen von Schutzmaßnahmen.

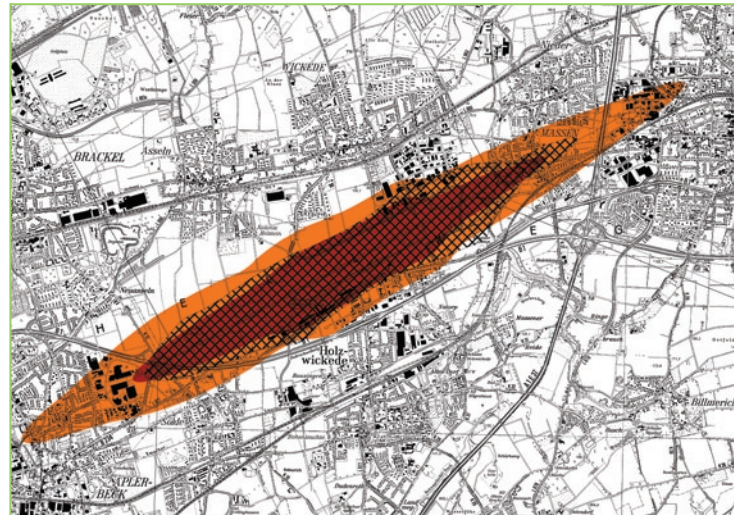
Der Gutachter hat zwei Varianten untersucht: Die Erweiterung der Betriebszeiten von 6 bis 23 Uhr mit einer Verspätungsregelung für Starts und Landungen bis 24 Uhr unter Zugrundelegung der bestehenden 2.000 Meter Start- und Landebahn. 2. Die Erweiterung der Betriebszeiten bei Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 Meter.

Unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe

Allein durch die Verlängerung der Start- und Landebahn ergeben sich unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe, weil das Fluglärmgesetz zwischen bestehenden Flughäfen und wesentlich baulich erweiterten Flughäfen unterscheidet. Bei der Erweiterung der Betriebszeiten ohne Start- und Landebahnverlängerung gelten die Schutzkriterien für bestehende Flughäfen. Der Entwicklungsschritt 2010 fällt unter die Regeln für wesentlich geänderte Flughäfen, was strengere Grenzwerte für den Schallschutz bedeutet. Grundlage der Berechnungen ist das neue Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Der Gesetzgeber hat mit den neuen rechtlichen Vorgaben den Schutzanspruch der Menschen im Umfeld von Flughäfen wesentlich erweitert – insbesondere für die Nachtzeit. Der Gutachter berechnet den Dauerschallpegel am Tag und nachts. Zusätzlich werden für die Nachtzeit Maximalpegelhäufigkeiten ermittelt. Be-

Neues Fluglärmenschutzgesetz verschärft Grenzwerte – aber:

Die Schutzzonen verändern sich nur unwesentlich



- LEGENDE
Schallschutzgebiet Tag
- 65 Dezibel-Zone (bestehender Flughafen)
 - 60 Dezibel-Zone (ausgebauter Flughafen)

Die obere Karte zeigt das Schallschutzgebiet für den Tag für bestehende und erweiterte Flughäfen. In der unteren Grafik ist die Nachtschutzzone (ab 2011) zu erkennen.



- LEGENDE
Schallschutzgebiet Nacht
- Ausgebauter Flughafen Nachtschutzzone (ab 2011):
- > 50 Dezibel (Dauerschallpegel) und > 6 x 68 Dezibel (Maximalpegelhäufigkeit)
- Zum Vergleich:
Nachtschutzzone bestehender Flughafen: > 55 Dezibel und > 6 x 72 Dezibel.

trachtet werden jeweils die sechs verkehrsreichsten Monate, in der Regel die Sommermonate. Die Grenzwerte verschärfen sich bei wesentlich baulich veränderten Flughäfen für die Tagschutzzonen um jeweils 5 Dezibel auf 60 bzw. 55 Dezibel beim Dauerschallpegel, nachts auf 50 Dezibel. Die Maximalpegelhäufigkeit in der Nachtzeit verschärft sich im Ausbaufall von sechs Lärmereignissen über 72 Dezibel auf dann sechs Lärmereignisse über 68 Dezibel.

Wird die Betriebszeit erweitert und die Start- und Landebahn nicht verlängert, verändert sich die Schutzzone tagsüber nur unwesentlich. Die Nachtschutzzone wird durch die höhere Anzahl an Flugbewegungen größer.

Schutzzonen bleiben im Wesentlichen bestehen

Beide Schutzzonen bleiben aber im Nichtausbaufall im wesentlichen innerhalb des heute ausgewiesenen Schallschutzgebietes. Die Lärm-

immissionen im Entwicklungsschritt 2010 verändern sich gegenüber dem vorgenannten Fall kaum. Hier gilt aber der Bewertungsmaßstab für wesentlich baulich erweiterte Flughäfen. Die Folge: Das Lärmschutzgebiet vergrößert sich dadurch in Richtung Westen und Osten. So haben in diesem Fall mehr Menschen Anspruch auf Lärmschutz, beispielsweise in Form von schallisolierten Fenstern - ohne eine signifikante Erhöhung des Lärmpegels.

Erfolgreiches Dreisäulenmodell

Die wirtschaftliche Zielvorgabe für den Dortmund Airport ist eindeutig: ein tragfähiges Dreisäulenmodell, bestehend aus Hub-, Charter- und Low-Cost-Verkehren.

Fest steht: Die Rahmenbedingungen für ein solches Modell werden durch den Entwicklungsschritt 2010 deutlich verbessert. Bisher liegt der Schwerpunkt am Dortmund Airport bei den Low-Cost-Verkehren. Dieser Bereich wird auch zukünftig eine starke Rolle spielen, allein aufgrund der großen Nachfrage. Trotzdem ist es angesichts der jüngsten Entwicklungen auf dem Luftverkehrsmarkt erforderlich, auch die anderen beiden Bereiche im Blick zu behalten.

Bei den traditionellen Charterverkehren ermöglicht die Ausweitung der Betriebszeiten die Anpassung der Flugzeugkapazitäten an die Anforderungen der Reiseveranstalter.

Die Ausweitung der Betriebszeiten führt auch im Bereich der Hub (Drehkreuz)-Verkehre zu einer verbesserten Ausgangslage. Insbesondere sind Anbindungen an die Drehkreuze München und Palma de Mallorca nach einem Ausbau realisierbar. Auch die Low-Cost-Anbieter profitieren: Die Ausweitung der Flugbetriebszeit gibt den Fluggesellschaften Planungssicherheit; mit verlängerter Start und Landebahn können problemlos neue Ziele im europäischen Raum erschlossen werden.

Insbesondere können Drehkreuzanbindungen gestärkt werden

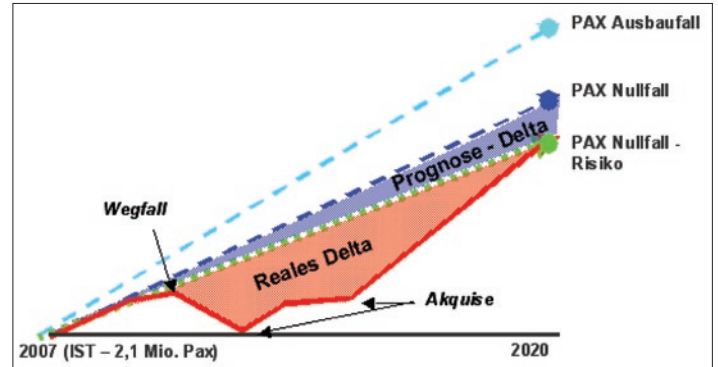
Gutachter: Passagierzahlen in Dortmund steigen langfristig an

Der Ausbau des Dortmund Flughafens kommt angesichts der Entwicklungen auf dem Luftverkehrsmarkt sehr spät. Deswegen werden die Passagierzahlen zunächst sinken. Wird der Entwicklungsschritt 2010 schnell realisiert, werden die Zahlen wieder anziehen. Zu diesem Ergebnis kommen die vom Dortmund Airport beauftragten Gutachter.

Im April haben die Verkehrsexperten festgestellt, dass ein Ausbau des Dortmund Flughafens aufgrund des harten Wettbewerbs im Luftverkehrsmarkt dringend notwendig ist. Bei einem Verzicht auf den Ausbau prognostizieren die Fachleute erhöhte Marktrisiken. Damit verbunden sind zwischenzeitliche Passagerrückgänge – also das Abwandern von Fluggesellschaften.

Rahmenbedingungen am Airport verbessern

Unter Marktgesichtspunkten ist der Ausbau des Dortmund Flughafens dringend erforderlich. Die angespannte Lage auf dem Luftverkehrsmarkt erreicht zuerst Flughäfen mit vergleichsweise schwierigen Wettbewerbsbedingungen – hierzu zählt auch der Dortmunder Flughafen. Die Entwicklungsperspektiven 2020 sahen ursprünglich einen Anstieg der Passagierzahlen auf 4,4 Millionen vor (vgl. hellblaue Kurve in der Grafik). Im Nichtausbau



Erweiterung der Betriebszeiten und Ausbau der Start- und Landebahn schwächen Abwanderungsrisiko von Airlines deutlich ab.

erwarteten die Verkehrsexperten ein deutlich geringeres Wachstum auf 3,6 Millionen Passagiere (dunkelblaue Kurve). Hier sahen die Gutachter allerdings ein erhöhtes Risiko von Markteinbrüchen auf etwa 3,25 Millionen Fluggäste (rote Kurve). Der Entwicklungsschritt 2010 wird dieses Marktrisiko erheblich minimieren, so die Gutachter.

Anbindungen können gestärkt werden

Mit der Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 Meter sowie den erweiterten Betriebszeiten von 6 bis 23 Uhr und einer Verspätungsregelung bis 24 Uhr werden Flugzeugen des Linien- und Charterverkehrs konkurrenzfähigere Nutzungszeiten ermöglicht. Die erste Chance sehen die Gutachter in der Hub (Drehkreuz)-Anbindung München. Die bayerische Landeshauptstadt ist südliches Drehkreuz der Lufthansa/Star Alliance. Täglich finden dort acht Ankunfts- und Abflugwellen im Europa- und Interkontinentalverkehr statt. Von

dieser gerade für Geschäftsleute wichtigen Anbindung ist Dortmund nach dem Rückzug von Lufthansa völlig abgeschnitten. Mit der angestrebten Neuregelung wäre eine Anbindung an München wieder deutlich attraktiver. Insbesondere die beiden wichtigen Knoten-Verbindungen am frühen Morgen und am späten Abend könnten so erreicht werden.

Wettbewerbsfähigkeit schnell erhöhen

Ähnliches gilt für andere mögliche Drehkreuzanbindungen. Die Strukturen erfordern regelmäßig frühe Abflüge und späte Rückkehrflüge. Nur so können Passagiere die Flugzeuge an den Drehkreuzen rechtzeitig erreichen, was allerdings nach der jetzt geplanten Ausweitung der Betriebszeiten möglich wäre. In der Folge würde die Wettbewerbsfähigkeit des Dortmund Airport insgesamt deutlich steigen und das Abwanderungsrisiko von Fluggesellschaften langfristig abgeschwächt.

Impressum:

Flughafen Dortmund GmbH | Öffentlichkeitsarbeit | V.i.S.d. P.: Marc Schulte
Flughafenring 11 | 44319 Dortmund | Tel.: 0231 / 92 13 01 | Fax: 0231 / 92 13 125
www.dortmund-airport.de | service@dortmund-airport.de

Dortmund Airport

21